ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 4 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 30 gr.**

Nr. 18. Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 16 maja 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 173

O podstawy dla linji śródziemnomorskiej.

Linja Gdańsk—Gdynia—Antwerpja—porty Hiszpanji, Włoch, Francji i Lewantu jak widać ze sprawy zamówień która weszła na realne tory, mogłaby być uruchomiona jeszcze w roku bieżącym przy pomocy statków zastępczych, aż do czasu wprowadzenia na linię nowych statków, które miałyby być gotowe w 13-u miesiacach od daty zamówienia.

Chodzi jednak o zabezpieczenie tej linji podstawowego gros ładunków, na którem bazuje się jej istnienie i pomyślny rozwój. Tylko wyjatkowo moga to być ładunki masowe, przewożone zazwyczaj specjalnemi statkami, zjawiajacemi się w zależności od konjunktury z korzystniejszym dla wysyłajacego, bo jaknajniższym frachtem. Wegiel i drzewo, podstawowe nasze ładunki eksportowe w tym wypadku wiec nie wchodzą w rachubę, z wyjatkiem mniejszych partyj drzewa tartego. Wśród ładunków wyjściowych nowej linii pierwsze miejsce zajmuja: spirytus, cement, na wejściu zaś tytoń. Ze strony kompetentnej otrzymujemy szereg danych wskazujacych jak trudno zabezpieczyć ojczystej banderze przewóz tych ładunków w braku zrozumienia konieczności popierania własnej żeglugi, a nie biernego kroczenia po linji najniższych ofert frachtowych, celowo obniżajacych normalny zarobek za przewóz, uniemożliwiając powstanie linij pod konkurencyjną bandera.

Największym atutem linji Lewantyńskiej maja być transporty spirytusu i jego akcesoryj do Stambulu, oraz cement do Egiptu. W drodze powrotnej surowiec tytoniowy dla Państwowego Monopolu Tytoniowego. — Informacje, jak dotychczas co do tych transportów są bardzo nie korzystne. Zachodni Zwiazek Spirytusowy, który obecnie wysyła spirytus przez Hamburg Towarzystwem niemieckiem „Deutsche Levantlinie" do Stambulu, obawia się, czy ten transport linja polska będzie tak samo tanio i sprawnie przeprowadzony jak linją niemiecką.. Dyrekcja Zwiazku Spirytusowego jest z obsługi przez firmy niemieckie nadzwyczaj zadowolona i zamierza w razie powstania linji polskiej odnosić się do niej z bardzo wielka rezerwą i oddać jej w najlepszym razie z początku tylko 5 % swojego eksportu a resztę przesyłać nadal przez Hamburg.

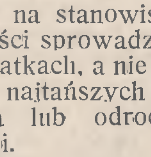
Spółki Cementowe, które eksportują w nieznacznych ilościach swój cement do Lewantu, płacą obecnie za przewóz do Aleksandrji Tow. Svenska Orient Linien jak i linjom niemieckim 16 — od tony. ,

Linji polskiej chca płacić tylko 11,— od tony, to znaczy, że polskie Spółki Cementowe chca się wzbogacić na linji polskiej, która według ich zdania musi ich cement przewozić 5 × taniej niż inne linje zagraniczne.

Nie lepiej wyglada przyszły transport tytoniu. Państwowy Monopol Tytoniowy zdecydował się zamienić w kontraktach z dostawcami surowców na rok 1927 zastrzeżenie tej treści, iż o ile powstanie linja polska, to będzie ona miała pierwszeństwo przed linjami zagranicznemi, o ile stawki przewozowe będa konkurencyjne odnośnie do innych towarzystw. Monopol Tytoniowy wie zgóry, że linja polska jest za słaba, aby konkurować z linjami niemieckiemi i że, o ile powstanie — nie otrzyma transportu tytoniu z tej prostej racji, że linje zagraniczne porozumieja się między soba co do stawki i obniża ja tak dalece (pokrywajac wzajemnie ewentualne straty) aż wyeliminują konkurencję polska.

Tak się stało z Szwedzką Orient Linen, która przewoziła tytoń dla Monopolu Tytoniowego po 90/— od tony (przewozi ona tytoń dla państwowego monopolu szwedzkiego po 110/— od tony), a utraciła przewozy, gdy linje niemieckie zaproponowały przewóz po -60/— od tony. Czy u nas jednak znajdzie się zrozumienie, jak w Szwecji, o konieczności dania trwałych podstaw dla własnej linji?

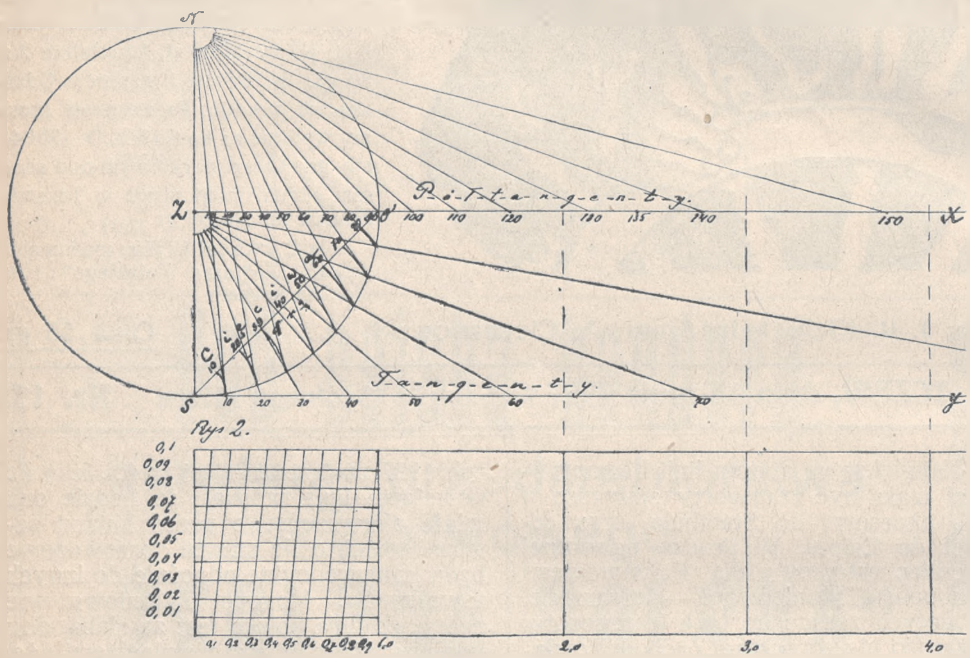
Monopol Tytoniowy i Najwyższa Izba Kontroli moga w tym wypadku stać tylko na stanowisku wykorzystania możności sprowadzania surowca na polskich statkach, a nie na biernem trzymaniu się najtańszych ofert za cenę zamknięcia lub odroczenia powstania włsnej linji.



Podziałka Guntera.

Przy rozwiazywaniu zadań astronomicznych, zamiast powtórnego sprawdzania suchych i nużacych cyfr, jako też i w chwilach powatpiewania względem swych rozumowań, które posłużyły do takiej a nie innej kalkulacji, wielce korzystnem jest, przy pomocy tychże danych wykreślić kule niebieska w ten sposób, by można było z owej figury dość dokładnie wiedzieć istotne miejsca gwiazd w stosunku do miejsca obserwatora i otrzymać wartości poszukiwane z takowej. W tym celu wielu marynarzy używa t. zw. „podziałki Guntera", która niżej podaje ze względu na łatwość, szybkość i stosunkowa dokładność graficznej kontroli matematyczna droga otrzymanych rezultatów, zaznaczajac że jeśli owa podziałka bedzie wykreślona na papierze t. zw. „milimetrowym" promieniem 5 cm. to ścisłość wartości poszukiwanych z wykreślenia w stosunku do r można osiagnać jak 1/500 czyli 0,002. A ponieważ celem moim jest praktyczne zaznajomienie z podziałka Guntera, przeto nim się przystapi do wykreślenia takowej radzę milimetrowy papier odpowiedniego formatu nakleić na tekture, by przy dłuższem używaniu uniknać rozszerzań końcem cyrkla centrum półkola i jego krańców. Można gunterowska podziałke wykreślić też na zwyczajnym (arytmetycznym) papierze, lecz by nie zmniejszać ścisłości rezultatów, trzeba starannie wykreślić dodatkowo t. zw. dziesiętna skalę, jednostka której, równajaca sie r, podzielić na dziesiate i setne części (patrz Fig. 2).

Rys. 1.



Kolejność i sposób wykreślenia podziałki Guntera (Fig. 1-sza).

Po wykreśleniu podziałki dziesiętnej i półkola promieniem = 1 (w danym wypadku r. = 2,6 cm.) prowadzimy średnicę NZS, a prostopadle doń ZX i SY., która będzie również styczna poczatkowi łuku S. Nastepnie wykreślamy sieczna SO. Łuk SO zamknięty ta cięciwa dzielimy na 9 równych części (po 10° każda) i centrum Z łaczymy prostolinijnie z linja tangent (SY), poprzez punkty dzielenia. W ten sposób otrzymamy naturalne wielkości tangent (stycznych), które koniecznie należy porównać z odpowiedniemi tangentami tabeli naturalnych trygonometrycznych funkcyj i, w razie ujawnienia różnicy, — poprawić. Dla otrzymania graficznych wielkości pół-tangent łaczymy koniec łuku z punktami podziału łuku SO i przechodzimy do dalszego kontynuowania podziału linii pół-tangent od 90° wzwyż. W tym celu na linji ZOX odmierzamy cyrklem już gotowe tangenty 50° 60° 70° i 80° i przenosimy je na linję ZOX i otrzymujemy półtangenty = 100° 120° 140° i 160°, wielkość zaś półtangent 110° 130° 150° 170° wybieramy z tabeli naturalnych tangent = 55° 65° 75° 85, które, w stosownych miejscach po odmierzeniu na skali dziesiętnej, nakłuwamy i łaczymy prostolinijnie z punktem N. Nie radzę linji połaczeń punktów N i Z z linjami tangent i półtangent prowadzić wprost od N i Z, gdyż przez to otrzymalibyśmy zanik tych punktów, a najlepiej jest zakreślić małe ćwierćkola a od takowych już rozpoczynać połaczenie. Gdy już w ten sposób wykreślone tangenty i półtangenty otrzymaliśmy, przechodzimy do podziału cięciwy SO. W tym celu, stawiajac jedna nóżkę cyrkla w S, a druga w miejsca podziału łuku SO, zakreślamy stosownym łukiem cięciwę. W ten sposób dzielimy ja również na dziewięć części, które nie sa równe sobie lecz stopniowo zmniejszaja sie ze zwiększeniem łuku. W ten sposób wszystkie niezbędne podziałki dla wyżej już omówionych celów sa wykreślone.

Wł. Suski.

P. S. W dalszym ciagu wykaże sposoby zastosowania podziałki.

Port Göteborg.

Szwecja ma dwa wielkie porty: Sztokholm i Göteborg. Pierwszy z nich jako port stolicy położony centralnie na wschodniem wybrzeżu Szwecji przy wejściu do rozgałęzionego jeziora Mälaren ma dla kraju całego bardzo donosłe znaczenie, jednak dla komunikacji zagranicznej Göteborg jest pierwszym portem Szwecji, a dla linji oceanicznych niemal jedynym, gdyż tylko nieliczne linje żeglugi wielkiej okrażaja Szwecję z końcowym punktem w Sztokholmie.

Göteborg leży na zachodnim brzegu Szwecji, nad Kattegatem, na wodach mało widujacych lody w zimie, a najbliższych z wód terytorjalnych Szwecji do wyjścia na ocean. Tem się tłumaczy znaczenie Göteborga jako punktu wyjściowego dla linji wielkiej żeglugi. Cała osobowa komunikacja ze Szwecja na zachód i do Ameryki oparta jest naturalnie o ten port.

Niemniejsze znaczenie dla rozwoju Götebogra jako wielkiego portu jest jego położenie w dolnym biegu rzeki Göta stanowiacej dziś wylot jedyny w swoim rodzaju co do znaczenia sieci wewnetrzno-wodnej Szwecji. Wodospady Trollhättan na rzece Göta-Elf od kilkudziesięciu lat ominiete sa szluzowym kanałem (sam wodospad wykorzystany jest jako źródło energji elektrycznej) i w ten sposób Göteborg jest w łaczności z wielkiemi jeziorami Wenern i Wettern, połaczonych ze soba kanałem. Dalej droga kanałowa z jeziora Wettern prowadzi na Bałtyk. Oczywiście do tranzytu Göteborg—Bałtyk droga ta nie służy i tylko zachodnia część systemu wodnego z jeziorem Wenern jest rozbudowana dla statków większych. Statki morskie do 2 000 ton moga przez Göteborg wchodzić na jezioro Wenern. Miejscowości nad tem jeziorem otwarte sa dla komunikacji towarowej zagranicznej, co ma olbrzymie gospodarcze znaczenie przez import i eksport bez przeładunku towarów masowych jak drzewo w eksporcie, węgiel w imporcie itd.

Uwaga: W chwili obecnej odbywają drogę do Karlstadu nad północnym brzegiem jeziora Wenern polski holownik Górnik z lichtugami Alek i Bolek załadowanemi 1 300 ton polskiego węgla w Tczewie.

Powyższe warunki wskazuja, że Göteborg leży na skrzyżowaniu dwu ważnych dróg: jednej z oceanu i krajów zachodniej Europy na Bałtyk, drugiej z morza wogóle na wewnetrzne drogi wodne Szwecji i odwrotnie. Że sposobność przeładunku, składowania i wymiany towarów w takim węzłowym punkcie jest znaczna, więc Göteborg nadaje się również na urzadzenie portu wolnego. Jednak ogłoszono tu tylko strefę wolna, która podobno również nie dała oczekiwanych rezultatów.

Urzadzenie portu.

Wejście naturalne do portu zaczyna się przy latarni Vinga, w 10-u milach od miasta. Wewnętrzna część zatoki, zwana Rivofjord jest znakomitem stanowiskiem kotwicznem dla najwiek-

szych okrętów. Tu też zaczyna się pogłębiony do 10-u metrów dojazd do portu. Linja nabrzeży samego portu, położonego już nad rzeką, wynosi 11 km., most Hisings dzieli port na część rzeczną i morską, poniżej mostu. Głównem nabrzeżem jets Stigbergs, wyposażony w 13 dźwigów portalowych o nośności 2½—5 ton nad dwiema linjami torów. Prawie wszystkie nabrzeża mają szopy, o zdejmowanych bocznych ścianach. Na Stigbergsie budują obecnie 4 nowe krany elektryczne o dwu ramionach: 3 tonowem i 1½-tonowem. To ostatnie ramię zbudowane głównie dla chwytania poziomo, pod prostym katem do brzegu przystani. Ramię 3-tonowe sięga na 15 metrów, 1½-tonowe zaś na 13 metrów poza linję nabrzeża i około 3-ch metrów ponad dachy szop.

Nabrzeże Masthuggs posiadające 3 porty i mające 20 kranów portalowych elektrycznych 2½—5 tonowych i parowy kran portalowy służy do eksportu i importu angielskiego, zachodnioeuropejskiego i śródziemnomorskiego.

Nabrzeże Sheppsbron ma 4 krany elektryczne o 1½—5 ton nośności.

Nabrzeże Packhus (czyli składów komory celnej) służby specjalnie dla handlu z krajami Bałtyku i morza Północnego. Ma ono 2 tory i 9 kranów elektrycznych portalowych do 5 ton nośności.

Wszystkie powyższe nabrzeża służą do przeładunku general cargo (ładunek mieszany). Do przeładunku węgla i drzewa służy nabrzeże Gullbergs, dostępne zresztą tylko dla statków do 16 stóp zagłębienia. Jest tu 5 kranów elektrycznych portalowych do 5 ton nośności.

Wszystkie powyższe urządzenia znajdują się na lewym brzegu rzeki. Na prawym są najnowsze przystanie: port Sanegards i wolny port. Są to już wybagrowane poza rzeką baseny. Nabrzeże zachodnie portu Sannegards służy do wyładowania węgla i koksu z okrętów ponad 15—16 ton zagłębienia. Tędy idzie olbrzymi import węgla z Anglji, Niemiec i z Polski. Znajduje się tu 5 kranów mostowych i 8 kranów portalowych najnowszej konstrukcji. Obok znajdują się urządzenia do ładowania kopalniaków, papierówki i rudy.

Na rzece znajduje się 60 boj kotwicznych do dyspozycji okrętów, które mogą również wykonywać przeładunek na wodzie.

Port wolny stanowi wielką strefę izolowaną, wolną od cła i zaopatrzoną w urządzenia najnowsze. Wobec wysokich kosztów budowy i związanych z tem wysokich opłat dla statków i towarów port wolny podobno zawiódł nadzieje.

Ciekawe są urządzenia do przesuwania całych załadowanych wagonów z jednego toru na inny, nawet z przejściem 5-u równoległych torów. Wagony mogą mieć ładunku do 30 ton, a rozpiętość między torami sięga 57 metrów.

U w a g a: W porcie w Tczewie zbuduje się obecnie podobny przenośnik na 30-tonowe wagony do rozpiętości jeszcze większej i również na 5 torów.

Ruch Göteborga.

Rekordowym rokiem dla ruchu Göteborga był r. 1924, kiedy zawinęło tu 21 360 statków morskich o łącznej ładowności 4 392 991 ton r. n. Wwieziono wówczas 1 650 000 ton i 1 152 000 ton towaru.

Zarząd portu.

Właścicielem portu i strefy wolnej jest miasto Göteborg. Administracja portowa jest w ręku komisji portowej złożonej z 12-u osób, mianowanych przez państwo, radę komunalną, magistrat i izbę handlową Göteborga.

O ładowaniu w Göteborgu i o porcie rybackim mówimy w innych miejscach.



Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Z robót w Gdyni. Draga N. XIII bagrująca pokład torfowy na łące wciąż się znacznie posuwa i przeszła już na ilnję gmachu celnego. W tych dniach został przyholowany z Gdańska drugi prom, zbudowany na Stoczni Gdańskiej dla basenu i wkrótce będzie uruchomiony na nowym przewozie, równoległym do starego, a na miejsce starego przedłuży się budująca się granitowa przystań. Z dn. 1 maja kierownictwo budowy portu przejęło komunikację promową z Oksywiem od konsorcjum budowy portu. Na falochronie został ustawiony piąty keson.

Liczna wycieczka Górnoślązaków na wybrzeże. 4-go czerwca oczekiwana jest na wybrzeżu wycieczka górnośląska złożona z 1400 osób, które prócz portów i wybrzeża zwiedzą również Hel. — Przejazd morzem odbędzie się parowcem „Gdańsk“ który się śpiesznie wykańcza na Stoczni Gdańskiej. O ile nie przeszkodzi temu spóźniona dostawa urządzenia wewnętrznego salonowy ten statek spacerowy uruchomiony będzie z dniem 1-go czerwca.

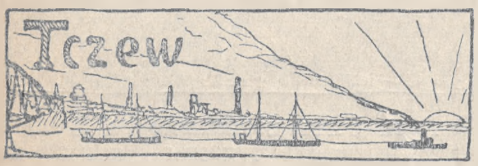


Ruch portu gdańskiego za tydzień. Ruch ostatniego tygodnia, jak co do statków, tak też przeładunku towarów pobił wszystkie dotychczasowe rekordy, nawet z okresu największego rozwoju strejku angielskiego. Przeładowano w eksporcie 94 600 ton węgla i 66 700 metrów sześć. drzewa, oraz przeszło 20 000 ton innych towarów, w imporcie zaś 8 300 ton żelastwa, 10 300 ton zboża, 10 000 ton rudy, 8 000 ton fosfatów (w tej liczbie 5 200 ton na statkach polskich). Ruch towarów wzrasta nadal. Zawinęło do portu w tygodniu 169 statków morskich, w tej liczbie 107 parowców, 10 motorowców, 11 holowników, 14 lichtug morskich, 16 żaglowców z motorem, 8 żeglawców, 1 draga. Próżnych statków na wejściu było 89, z mieszanym ładunkiem 24, z pasażerami i towarem 4, z pasażerami 4, z żelastwem 15, z rudą 4, z fosfotami 3, z cukrtm, piaskiem, kamieniem, trawą morską, owsem, częściowym ład. cukru, owsem, zbożem i drobnicą po 1, z pszenicą 10, z żytem 4, z samochodami 1, jako do portu ukrycia 1.

Co do narodowości statków na wej-

ściu było: polskich 12 (2 par. 3 hol. 5 lichug. 2 żagl.), gdańskich 8, duńskich 15, szwedzkich 53, niemieckich 54, angielskich 8, norweskich 6, łotewskich 2, francuskich 4, holenderskich 3, włoskich, fińskich, belgijsk., austr. po 1.

Wyszło w tygodniu statków 155, w tej liczbie z węglem były 63 statki, z drzewem 28, próżnych było 23, z miesz. ładunkiem 14 z drzewem i towarem 6, z pasażerami 4, z pasażerami i pocztą 1 (do Kopenhagi), z pasażerami i towarem 4, z końmi i drobnica 1, z węglem i żelazem 1, z koksem 1, z cementem 2, z podkładami 1, z cukrem 3, ze spirytusem 3, ze zbożem 1, z jęczmieniem 1, z naftą 3.



Zwiększenie przeładunku w Tczewie. Przeładowuje się obecnie na statki morskie, mimo jednoczesnej rozbudowy urządzeń przeładunkowych, do 1 300 ton węgla dziennie. Uruchomienie przenośników dla wagonów i dla węgla, które spodziewane jest w lipcu, podniesie przeładunek węgla do 4 000 ton dziennie.

Zapewnienie rozwoju portu morskiego w Tczewie. Ministerstwo Robót Publicznych uwzględniło w programie robót na rok bieżący i następny zapewnienie portowi morskiemu w Tczewie niezbędną głębokość dojazdu. W roku bieżącym zagwarantowana jest dla żeglugi głębokość 4-metrowa do Tczewa przy najniższej wodzie, przy czem stacjonowana będzie poniżej Tczewa draga Rady Portu „Fainer", a w razie potrzeby dodana jej będzie jedna z większych drag dyrekcji warszawskiej. Głębokość dojazdu w ujściu, doprowadzana obecnie do 7-iu metrów będzie stale podtrzymywana. W roku przyszłym stanie na odcinku Wisły Morskiej specjalnie dla niego zakupiona draga. W sprawie zaś doprowadzenia głębokości całego dojazdu portu morskiego w Tczewie do 6-ciu metrów przy pomocy obszerniejszych robót i budowli prowadzą się obecnie studja.

Ruch statków żeglugi Wisła - Bałtyk. Lichtugi morskie Antek i Wojtek ładują węgiel w Tczewie z przeznaczeniem do Odense i Aabenraa (Danja). — Holownik Tyran jest w drodze z lichtugami Benek i zafracht. D. W. 701 z węglem z Tczewa do Malmoe. — Hol. Górnik z lichtugami Bolek i Alek wyładowuje węgiel z Karlstad (jezioro Wenern, Szwecja), — Hol. Orkan wraca z lichtugami Felek i Franek ze Sztokholmu do Tczewa. — Hol. Rybak z lichtugami Edek i Stefek są w drodze z ładunkiem 1 300 ton rudy z Köpingu do Gdańska. — Hol. Sambor prowadzi Lichtugi Bolek i Bartek z węglem z Tczewa do Sönderborga (Danja). — Lichtuga Wacek wraca z Gdańska do Tczewa. Hol. Krakus i lichtuga Jurek na stoczni w Gdańsku. — Lichtuga Janek próżna w Gdańsku.

RYBACTWO.

Międzynarodowy Zjazd Rybacki w Ostendzie.

Czwartego kwietnia r. b. odbył się w Ostendzie międzynarodowy zjazd przedstawicieli Anglji Szkocji, Norwegji, Holandji, Niemiec i Belgji dla omówienia sprawy ograniczeń rybołóstwa w zatoce Moray Firth. W kongresie brał udział w charakterze przewodniczącego prof. Hjort delegat Norwegji, pozatem byli obecni: prof. Schmidt — jako delegat Danji, prof. Tesch — jako delegat Holandji, prof. Ehrenbaum — jako przedstawiciel Niemiec prof. Gilson i p. Verbrugghe — jako przedstawiciele Belgji, oraz pp. Bowman, Russel i Crowe z ramienia Anglji i Szkocji.

Po odbyciu wstępnych formalności, uroczystem otwarciu zjazdu i przywitaniu przez władze municypalne Ostendy, rozpoczęto ożywioną dyskusję nad referatem przedstawionym przez delegata Szkocji, odnośnie nadzwyczaj drażliwej kwestji ograniczenia połowów w pobliżu wybrzeży Szkocji przez zamknięcie zatoki Moray Firth. Zatoka ta mając wylot blisko 100 km., na podstawie umowy międzynarodowej zawartej w 1882 r. w Hadze jest uważana jako teren międzynarodowy i przez to dostępny dla rybaków wszelkich narodowości. Moray Firth słynie jako miejsce najlepszych połowów i w okresie coraz bardziej zaznaczającego się wyjałowienia terenów Morza Północnego przyciąga do siebie coraz większe rzesze rybaków z obcych krajów. W ten sposób pomniejszają się przedewszystkiem zarobki przybrzeżnych rybaków szkockich. Lecz oprócz tego wchodzi w rachubę możność masowego wyławiania narybku, gdyż Moray Firth posiada znane miejsca tarliskowe zarówno fladry, jak też watłusza (dorsza). Powołując się na wyniki badań naukowych nad biologją ryb płaskich delegat Szkocji popierał wniosek swój co do zamknięcia zatoki Moray Firth jako jedyny sposób zaradzenia dalszemu rozgromianiu tarlisk i tępieniu młodych ryb przez trawlery. Delegat szkocki proponował ograniczenie połowów przez zamknięcie zatoki dla wszelkich trawlerów, przyczem podkreślał, że Wielka Brytanja już zastosowała te ograniczenia względem swoich obywateli, gdyby ta krańcowa propozycja nie została przyjęta, proponował ustalenie zasady przez ustalenie większych oczek.

Podczas obrad okazało się, że propozycję Szkocji poparł jedynie przedstawiciel Danji, która mając protektorat nad Islandją sama nosi się z zamiarem ograniczenia rybołóstwa na najbogatszych terenach połowów, również z tytułu, że tereny te mogą posiadać znaczenie dla rozmnożenia ryb, wobec tego rzecz zrozumiała, wniosek Szkocji był bardzo na rękę dla Duńczyków. Jednakowoż propozycji szkockiej popartej przez Danję, przeciwstawili się energicznie przedstawiciele wszystkich innych krajów, protestując przeciwko daleko idącym zakusom ograniczenia rybołóstwa na międzynarodowych wodach morskich. W związku z tem została wysunięta przez przedstawiciela Belgji propozycja kompromisowa co do uznania pewnych terenów tarliskowych za zamknięte dla rybołóstwa. Obecnie miałoby się zbadać dokładnie ważniejsze tereny posiadające znaczenie dla tarła i dla wychowu narybku, w przyszłości ma być omówiona sprawa ustalenia granic poszczególnych terenów ochronnych, nie naruszając przytem zasady swobody połowów w pozostałych częściach Moray Firth. Delegat belgijski szczególnie ostrzegał przed wstąpieniem na drogę ograniczeń rybołóstwa, wskazując na stanowisko Norwegji, żądającej ustalenia wód terytorjalnych na 4 mile, oraz na tendencję ze strony Rosji rozszerzenia wód terytorjalnych do 10 mil.

Przebieg obrad w formie protokółu ma być przesłany Radzie Międzynarodowej do badań morza w Kopenhadze i być może, że stanie się przedmiotem narad i uchwały na najbliższej sesji tej Rady w Sztokholmie. Należy przy tej okazji nadmienić, że Polska nie figuruje dotąd w składzie Państw, które zawarły umowę co do regulowania połowów ryb na morzu Północnem, jak wiadomo dotychczas Holandja przeciwstawiała się przyjęciu nowych członków do tej umowy. Czy jednak w związku z wprowadzeniem w najbliższym czasie zmian tej umowy nie byłoby skazanem podnieść ze strony Polski kwestję przystąpienia do tej zreformowanej umowy, tembardziej, że delegat Polski obecnie uczestniczy narówni z delegatami innych Państw w Radzie Międzynarodowej do badań morza, — a co ważniejsze, że rybacy polscy wreszcie wypłyną wkrótce na tereny międzynarodowe objęte właśnie tą umową i będą potrzebowali opieki prawnej i fizycznej.

Należy sądzić, że Polska w obecnej chwili łatwo może uzyskać poparcie Wielkiej Brytanji oraz Danji, których słuszne z wielu względów postulaty nie znajdują sprzymierzeńców może po prostu dlatego, że bardzo często słuszne zasady nie idą w parze z korzyściami ekonomicznemi. Wiadomo bowiem, że każdy trawler belgijski czy holenderski przywozi z Moray Firth do 35 000 kg. ryb przeważnie drobnych, co stanowi wartość do 40 000 złotych!

Sprawa obrad w Ostendzie powinna zainteresować naszych rybaków z tego względu że i u nas trwa, — coprawda w mniejszych rozmiarach, — ostry spór między rybakami półwyspu a rybakami z Gdyni, którzy na łodziach motorowych wyjeżdżają na tereny tarliskowe i trawlowaniem wyrządzają poważne szkody rybołóstwu przybrzeżnemu.

Międzynarodowa kronika rybacka.

Projekt podniesienia ceł na ryby we Francji.

Pismo szkockie „The Fishing News" daje wyraz niepokojowi panującemu w sferach przemysłowych brytyjskich, w związku z zamierzonem przez rząd francuski podwyższeniu cła na ryby morskie. Przed wojną cło wynosiło 20 fr. od 100 kg. świeżych ryb morskich, po wojnie cło zostało podniesione do 38 fr. i jakkolwiek następnie podwyżka została skasowana, ponownie w kwietniu 1926 roku ustalono cło w wysokości 30 fr. Obecnie projektuje się podniesienie tego cła do 40 fr. od 100 kg. ryb morskich pospolitych i do 50 fr. na sole i turboty.

Również mają być podniesione cła na śledzie przywożone zarówno świeże jak solone i wędzone. Dotychczas obowiązująca taryfa wynosiła 15 fr. od 100 kg. wówczas, gdy nowy projekt przewiduje najniższą stawkę 35 fr. dla śledzi świeżych, 40 fr. dla śledzi solonych i 45 fr. dla śledzi wędzonych. W ten sposób cła francuskie będą nieco wyższe niż w Polsce, w stosunku zaś do śledzi świeżych różnica wyniesie nawet blisko 10 zł. na 100 kg.

Zaniepokojone tym projektem sfery eksporterów brytyjskich wykazują, że w tych warunkach eksport ryb morskich a szczególnie śledzi do Francji zostanie sparaliżowany, gdyż oprócz cła należy brać w rachubę poważne koszta przewozu zarówno morskiego, jak i kolejowego. Według informacji „The Fishing News" z bardzo energiczną krytyką powyższych zamierzeń wystąpiły sfery rybackie w Holandji i Belgji. Francja jest jedynym krajem położonym na wybrzeżach morza Północnego, który popiera własne rybactwo za pomocą ceł ochronnych.

Należy przy tej sposobności nadmienić, że jakkolwiek Niemcy nie mają ceł na niektóre ryby morskie, to jednak energicznie popierają własne rybactwo. System niemiecki polega na udzielaniu znacznych subwencji własnym przedsiębiorstwom, oraz na stosowaniu wyjątkowych taryf kolejowych. Ten system może nie mniej od przedstawionych wyżej zamierzeń Francji przyczynia wiele kłopotów przedsiębiorstwom krajów konkurencyjnych.

Szwecja.

Port rybacki Göteborgu. Główny port rybacki Szwecji znajduje się w Göteborgu na lewym brzegu rzeki Gota. Port ma przeszło 1200 m. nabrzeży głębokość przy nich wynosi od 10—16,4 stóp. Wszelką rybę nadchodzącą do tego portu sprzedaje się na licytacji pod kontrolą władz portowych.

Wartość tranzakcyj może być określona na ½ mil. Ł na rok, waga zaś wwiezionej ryby wynosi 30—40.000 ton. W roku ubiegłym sprzedano ryby za przeszło 9.000.000 koron. Opłaty portowe i maklerskie wyniosły 197.886 koron szw.

Niemcy.

Wystawa rybacka w Kilonji.

Z powodu 50-letniej rocznicy założenia Centralnego Związku Rybackiego na prowincję Slezwig-Holsztyn ma się odbyć w Kilonji 14—22 maja rb., pierwszy ogólnoniemiecki kongres rybacki oraz przy tej okazji zostanie otwarta wystawa gospodarstwa rybnego. Wystawa ma obejmować w poszczególnych grupach wszelkie zagadnienia gospodarcze dotyczące produkcji rybnej, przemysłu i handlu rybnego jak też konsumpcji i propagandy wiedzy rybackiej. W szczególności wystawa ma być podzielona na następujące 14 działów: żywe ryby w akwarjach, handel rybny, przemysł przetwórczy, narzędzia rybołóstwa, inwentarz, rybacki, statki rybackie i motory, żegluga i ratownictwo, propaganda spożycia ryb, badania naukowe, sport wędkowy, akwarja i terrarja, historja rybołóstwa, wydawnictwa rybackie, nadzór państwowy, sztuka i przemysł domowy rybacki.

Bardzo bogato zapowiada się pierwszy dział: mają być wystawione ryby żywe zarówno słodko wodne, jak i morskie; przewiduje się, że w tym dziale znajdzie się 230 akwarjów. Wystawa ma charakter wyłącznie krajowy i żadne eksponaty z obcych krajów nie zostaną przyjęte.

Wiadomości handlowe.

(Dokończenie).

4. Zastrzeżona w umowie jakość towaru winna być sprawdzana według stanu w jakim się towar znajduje po wyładowaniu; o ile niema specjalnych zastrzeżeń, to i ilość towaru miarodajna jest w tejże chwili.

5. Przedawnienie reklamacji, co do jakości, lub ilości towaru, rozpoczyna się z chwilą przybycia towaru.

6. Z chwilą przedłożenia dokumentów nabywca nie ma prawa odmówić zapłaty lub nieakceptować weksla, o ile ten rodzaj zapłaty był przewidziany w umowie, przyczem nie można stosować usprawiedliwienia, że towar jeszcze nie nadszedł, lub że nabywca nie miał jeszcze możności obejrzenia towaru, lub, że towar został uszkodzony albo nie doszedł cało.

Wyraz ten bardzo rzadko używany jest w Polsce.

Znaczenie jego jest prawie identyczne z oznaczeniem F. O. B., jednak z następującemi zmianami:

1. Sprzedawca obowiązany jest dostarczyć towar w okrytym stanie aż do molo, do nabrzeża, lub nawet na pokład, jeśli statek nie jest w stanie przybić do brzegu; w tym wypadku sprzedawca ponosi koszta powstałe z przeładunku.

2. Odpowiedzialność sprzedawcy za szkody i straty, na które narażony jest towar wygasają z chwilą wydania towaru. Dalsza odpowiedzialność pada na nabywcę.

Franco wagon

(podany punkt wysłania).

A. Sprzedawca winien:

1. Stawić wagon.
2. Załadować towar do wagonu w umówionym terminie na koszt własny.
3. Pokryć szkody i straty powstałe do końca załadowania.

B. Nabywca winien:

1. Pokryć straty i szkody powstałe później.
2. Ponieść wszystkie koszta transportu od chwili odjazdu.

Uwaga: Nieraz koszta te pokrywa naprzód sprzedawca i dolicza je później do faktury.

3. Płacić należytość przy doręczeniu faktury i dokumentów o dokonanem wysłaniu towaru.

Uwaga: Należy zauważyć, że duplikaty listu przewozowego (kolejowego) są u nas zwyczajnemi świadectwami doręczenia, a ich przedłożenie nie jest bezwzględnie konieczne przy odbiorze towaru. Oryginalny list przewozowy pozostaje w ręku kolei.

C. Postanowienia wtórne:

1. Nabywca nie ma obowiązku badać towar przed tem, aniżeli znajdzie się on do jego dyspozycji w miejscu przeznaczenia.

Uwaga: U nas moment stawienia towaru do dyspozycji utożsamia się z chwilą nadejścia towaru.

2. Ustalona w umowie jakość towaru musi być stwierdzona przy zakończeniu załadowania, taksamo ilość.

Uwaga: Przy dostawach dla Państwa określenie jakości towaru może być wykonane przed załadowaniem towaru.

3. Sprzedawca ma prawo zakazać wydania towaru nabywcy, o ile został zgłoszony konkurs lub niewypłacalność (arret in transitu).

Uwaga: Za przedłożeniem duplikatu listu przewozowego sprzedawca może u nas towar zatrzymać w drodze, zakazać wydania towaru, zmienić miejsce przeznaczenia, zatrzymać przesyłkę na jednej ze stacyj po drodze towaru lub odesłać ją na stację nadania.

Loco.

Wyraz loco jest u nas często w użyciu, z dodaniem miejsca przeznaczenia. Według postanowień warszawskiej giełdy towarowej wyraz ten oznacza, iż przy dokonanej sprzedaży towar znajduje się w podanem miejscu, gotowy do dalszej wysyłki. W tym wypadku zapłata następuje w gotówce przy podjęciu towaru.

Franco rendu

(z podaniem miejsca przeznaczenia).

W tłómaczeniu i stosowaniu tego terminu należy rozróżniać dwa wypadki:

1) Franco rendu wagon — i miejsce przeznaczenia (wyznaczenie stacji).

2) Franco rendu skład lub sklep nabywcy (rzadziej używane).

W obydwu wypadkach znaczenie tego terminu jest następujące:

1. Ubezpieczyć towar aż do miejsca przeznaczenia i ponieść wszystkie koszta.

2. W kontraktowo umówionym czasie wydać towar, lub mieć go gotowym do dyspozycji nabywcy w miejscu przeznaczenia.

3. Pokryć straty i szkody powstałe aż do chwili wydania towaru nabywcy przez towarzystwo transportowe.

Uwaga: Sprzedawca odpowiada aż do chwili wyładowania i odtransportowania towaru na zlecenie nabywcy, lub kolei.

B. Nabywca winien:

1. Pokryć szkody powstałe później.

2. Zapłacić nie wyrównane przez sprzedawcę koszta przewozu, potrącając je później z kwoty faktury.

3. Ponieść koszta wyładowania.

4. Wyrównać wszystkie opłaty za wwóz towaru, jak również podatki lokalne i komunalne.

C. Zobowiązania wtórne.

1. Kontraktowo określona jakość towaru winna być oceniona według stanu jej po zakończeniu załadowania do wagonu; to samo dotyczy ilości towaru.

2. Nabywca nie jest obowiązany zapłacić towar za przedłożeniem dokumentów, o ile niema w tym kierunku specjalnych zastrzeżeń. Żądać zapłaty można dopiero po wydaniu towaru.

3. Sprzedawca jest uprawniony zrobić zastrzeżenie, że towar nie zostanie wydany nabywcy w razie konkursu lub niewypłacalności nabywcy (arret in transitu).

C. A. F. albo C. I. F.

(z wymienieniem portu zagranicznego).

Znaczenie tego terminu u nas jest następujące:

A. Nabywca winien:

1. Wysłać towar na swój koszt aż do umówionego miejsca przeznaczenia.

2. Pokryć wszelkie opłaty wywozowe i wszystkie inne opłaty w porcie wysłania i podczas przewozu.

3. Zawrzeć i zapłacić powszechnie przyjęte ubezpieczenia morskie.

4. Doręczyć nabywcy lub jego agentom przepisowo sporządzony konosament aż do miejsca przeznaczenia, polisę ubezpieczenia okrętowego, zaświadczenie ubezpieczenia (nadające się do sprzedaży i wymiany) i, o ile prawodawstwo kraju przeznaczenia tego żąda, świadectwo pochodzenia towaru.

5. Pokryć wszystkie straty i szkody aż do dostarczenia towaru ekspedytorowi morskiemu. Należy przy tem mieć na uwadze polisę asekuracyjną.

B. Nabywca winien:

1. Pokryć straty i szkody po dokonanem wyładowaniu towaru (reklamacja wobec towarzystwa w którem towar jest ubezpieczony jest już rzeczą nabywcy).

2. Przejąć towar zgodnie z warunkami konosamentu i zapłacić koszta przeładunku w porcie przeznaczenia.

3. Wyrównać wszelkie opłaty niezbędne przy wwozie towarów z zagranicy, cło i opłaty portowe, jeśli są w danym wypadku.

4. Dokonać zapłaty za przedłożeniem konosamentu, polisy asekuracyjnej i faktury, o ile nie umówiono się inaczej.

5. Wyrównać nie wyrównane przez wysyłającego koszta wynajęcia statku, które mają zatem być potrącone z kwoty faktury. To zobowiązanie jest przymusem dla nabywcy. O ile te koszta miały obciążyć sprzedawcę, nabywca może żądać oprocentowania wydanej przez niego na ten cel kwoty.

C. Zobowiązania wtórne.

1. Jeśli sprzedawca nie ubezpieczył towaru, a) nabywca ma prawo żądać odszkodowania za utratę oczekiwanych zysków; b) nabywca ma prawo sam ubezpieczyć towar i potrącić z kwoty faktury sumę wydaną; c) w niektórych wypadkach nabywca może unieważnić tranzakcję i żądać odszkodowania za utratę oczekiwanych zysków.

2. Sprzedawca ma prawo: a) żądać, ażeby towar po przybyciu został wydany nabywcy dopiero po uskutecznieniu zapłaty; b) unieważnić tranzakcję i żądać odszkodowania za utratę oczekiwanych zysków, o ile zapłata nie nastąpi, lub nastąpi ze zwłoką; c) zakazać wydania towaru nabywcy w wypadku konkursu lub niewypłacalności nabywcy (arret in transitu).

3. Nabywca nie ma obowiązku badać towar przed nadejściem jego do miejsca przeznaczenia; przedawnienie reklamacji co do jakości i ilości zaczyna się dopiero z chwilą nadejścia towaru.

4. Kontraktowo umówiona jakość towaru winna być zbadana przy wyładowaniu towaru na brzeg; o ile nie było innej umowy dotyczy to również ilości towaru.

5. Przy sprzedaży towaru C. I. F. opóźnienie dostawy, w braku innej umowy liczy się od daty wysłania a nie przybycia.

6. Z chwilą przedłożenia dokumentów nabywca nie ma prawa odmówić zapłaty lub nieakceptować weksla, o ile ten rodzaj zapłaty był przewidziany w umowie, przyczem nie można stosować usprawiedliwienia, że towar jeszcze nie nadszedł, lub że nabywca nie miał jeszcze możności obejrzeć towar, lub że towar został uszkodzony, albo zaginął.

C. I. F. i C., C. I. F. i E., C. I. F. C. L.

Stosowanie tych terminów w Polsce jest bardzo rzadkie. Zachodzi jednak często, że terminy C. A. F. i C. I. zastępują się przez C. & F. W tym wypadku zobowiązania nabywcy pozostają te same, z jedyną różnicą, że sprzedawca nie ma obowiązku ponosić kosztów ubezpieczenia towaru podczas transportu.

RECENZJA.

Majowy zeszyt The Polish Economist zawiera treść informacyjną, jak zwykle to znakomite pismo bogato i interesująco. Polecamy The Polish Economist tym z naszych czytelników, którzy mają możność informować obcych o Polsce. Dzięki obfitym statystycznym danym i znakomitym ilustracjom czytający po angielsku mogą z pisma tego otrzymać dokładny i rzeczowy obraz ekonomicznego stanu Polski.

Zeszyt majowy zawiera między innemi, następujące artykuły: „The International Economic Conference“ by H. Gliwic, „Role of the new States“, „Potassium salts in Poland“, „The Bank Gospodarstwa Krajowego“, „The Spirit Monopoly“. Z wymienio-

nych wyżej, dwa pierwsze poświęcone są wyjaśnieniu roli, zajmowanej przez Polskę wśród innych państw Europy, oraz zagadnieniom ogólnej polityki międzynarodowej, trzy ostatnie kwestjom gospodarczym, jak np. sprawozdanie z działalności Banku Gospodarstwa Krajowego; z pośród różnych gałęzi naszej wytwórczości szczególne uwzględnienie uzyskały te, na rozwinięciu eksportowej zdolności których specjalnie nam zależy.

W ostatnich dniach ukazała się również książka p. t. „Polska gospodarcza — Vademecum", wydana przez „The Polish Economist" w językach: francuskim, angielskim i polskim, przeznaczona dla szerokiej akcji propagandowej wśród obcych. Książeczka ta, wydana na kredowym papierze, obficie ilustrowana, o estetycznym wyglądzie zewnętrznym, a cenie przystępnej, zawierająca najważniejsze dane, dotyczące życia gospodarczego i bogactw naturalnych Polski, znakomicie odpowiadać będzie swemu zadaniu.

RUCH PORTOWY.

Gdynia.

Na wejściu:

5 maja: niem. par. Hansa 612 t. z Malmö próżny (Pol. Ag. Morska); łot. par. Viesturs 339 t. z Stege próżny (Pol. Ag. Morska); szw. par. Nordost 629 t. z Göteborga, próżny (Pol. Ag. Morska); szw. par. Bodia 1076 t. z Rensburga, próżny (Pol. Ag. Morska).

6 maja: franc. par. Pologne 1841 t. z Kłajpedy z 21 pasażerami i 3 t. towaru (Co Gen. Transatl.); szw. par. Barbara 522 t. z Göteborga, próżny (Pol. Ag. Morska).

7 maja: niem. par. Desia 266 t. z Królewca, próżny (Reinhold).

8 maja: szw. par. Scandinavic 1412 t. z Malmö, próżny (Reinhold); niem. par. Moskau 366 t. z Nyköbingu, próżny (Pol. Ag. Morska); pol. par. **Wilno** 1122 t. z Norrkopingu, próżny (Żegl. Polska).

10 maja: szw. par. Heros 652 t. z Sztokholmu, próżny (Bergenske); szw. żagl. z mot. Karin 197 t. z Odense, próżny (Pol. Ag. Morska).

Na wyjściu:

5 maja: duń. par. Hans Broge 1253 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold); szw. par. Sölve 260 t. do Moes z węglem (Pol. Ag. Morska); pol. par. **Kraków** 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska); niem. par. Kressmann 249 t. do Nyborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

6 maja: franc. par. Pologne 1841 t. do Le Havre z 320 pasażerami (Co Gen. Transatlantique).

7 maja: niem. par. Hansa 612 t. do Oxelösundu z węglem (Pol. Ag. Morska); łot. par. Viesturs 339 t. do Odense z węglem (Pol. Ag. Morska).

8 maja: szw. par. Nordost 629 t. do Varbergu z węglem (Pol. Ag. Morska); szw. par. Bodia 1076 t. do Trelleborga z węglem (Pol. Ag. Morska); niem. par. Desia 266 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

10 maja: niem. par. Moskau 366 t. do Fredrikshavnu z węglem (Pol. Ag. Morska).

Tczew.

Na wyjściu:

5. maja: polskie licht. Bolek 369 t. i Alek 361 t. do Karlstadu z węglem.

6. maja: polskie licht. Felek 382 t. i Franek 382 t. do Sztokholmu z węglem.

12 maja: polskie licht. Bronek 373 t. i Bartek 373 t. do Sonderborga z węglem.

Gdańsk.

Na wejściu:

9 maja: fiński par. Poseidon 408 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhold, Wisłoujście), niem. hol. Vegesack z licht. Peter 560 t. i Hans Otto 595 t. z Hamburga próżne (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Robur 544 t. z Vesteras z towarem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Anni 94 t z Vadsterna z pszenicą (Bergenske, kan. port.), niem. par. Stella 332 t. z Lubeki próżny (Lenczat, Wisłoujście), niem. par. Phyla 726 t. ze Szczecina z cukrem (Ganswindt, spichrz Baltic), ang. par. Carrigan Head 2708 t. z Ardrossan próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), polski par. Poznań 1121 t. z Antwerpji z fosfatem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. mot. Preussen 1102 t. z Piławy z pasażerami (Nordd. Lloyd), niem. żagl. Meta z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske), szw. żagl. Zenit z Kaarlshamnu z kamieniami (Thor Hals), szw. żagl. z mot. Venern z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt), szw. par. Gota 674 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Kapitän Kross 394 t. z Hamburga ze zbożem (Artus), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. Victoria 1160 t. z Korsöru próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

9 maja: łot. par. Herman 519 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), szw. par. Sven 191 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), niem. hol. Gladiator do Sztokholmu próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Urania 696 t. do Hull z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Macedonia 932 t. do Gefle z węglem (Bergenske), niem. par. Stern 905 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Saturn 154 t. do Szczecina z towarem (Prowe), niem. mot. Preussen 1002 t. do Świnoujścia z pasażerami (Nordd. Lloyd), szw. par. Start 692 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. żagl. z mot. Heimat 93 t. do Kopenhagi z węglem i żelazem (Bergenske), duń. par. Axel 583 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), szw. mot. Alca 290 t. do Sztokholmu z cukrem (Shipco), franc. par. Oise 1264 t. do Rouen z węglem (Morry), szw. par. Oeresund do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two tr.), szw. żagl. z mot. Atlantic do Westhartlepoolu z drzewem (Bergenske).

Na wejściu:

10 maja: duń. par. Viborg z Murmańska ze zbożem (Behnke i Sieg), nag. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z tworem (Un. Baltic Corp.), niem. żagl. z mot. Argonaut z Roztoku ze zbożem (Bergenske), niem. par. Gerda Ferdinand z Göoteborga próżny (Bergenske), niem. par. Maggie 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Rurik 115 t. z Kłajpedy z żelastwem (Behnke i Sieg), szw żagl. z mot. Marion z Trelleborga (Bergenske), niem. hol. Laboe z licht. „M." 553 t. i Vega 758 t. Trelleborga i Kilonja próżny (Polsko-Skand. Two. Tr.).

10 maja: franc. par. Colmar 1244 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Finnland 246 t. z Kłajpedy próżny (Shaw, Lovell, Strohdeich), polski żagl. Arwin 21 t. z Rewy z piaskiem do Bąsaku, włoski par. Alga 1745 t. z Odense próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), łot. par. Baltmor z Lerviku próżny (Ellermann i Wilson), szw. żagl. Beatrix 149 t. z Sztokholmu z żelastwem (Voigt, Westerpl.), szw. par. Waldemar 132 t. z Odense z żelastwem (Voigt, Westerpl.), gdański par. Hammonia 658 t. z Hamburga ze zbożem i towarem (Behnke i Sieg), gdański par. Marie Siedler 221 t. z Hamburga z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Bacchus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Twa Broders 59 t. z Oslo z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Ingeborg 57 t. z Westerwiku z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Leopold 57 t. z Westerwiku z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Schleswig 478 t. z Roterdamu z żelastwem (Behnke i Sieg), ang. par. Kowno 1477 t. z Hull z towarem (Ellerman i Wilson).

Na wyjściu:

10. maja: duń. par. Askö 738 t. do Kopen-Marie 199 t. do Carnarvonu z drzewem (Ganswindt), niem. par. Seemoos 242 t. do Wyborga próżny (Voigt), szw. żagl. z mot. Linea do Westerwiku z drzewem (Ganswindt).

10 maja: szw. par. Juno 620 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Taarnholm 826 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), duń. par. Nordhild 576 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Phöbus 362 t. do Rotterdamu z towarem, (Wolff), norw. par. Havborg do Londynu z drzewem (Bergenske), ang. par. Baltonia 1449 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Phyla 726 t. do Wazy z cukrem (Ganswindt), niem. par. Dora Ahrens 529 t. do Wazy z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu:

11 maja: szw. mot. cyst. Naitea 116 t. z Norrköpingu próżny (Thor Hals), niem. par. Riga 575 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Mathilde 767 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

11 maja: norw. par. Rosafred 350 t. z Stubbeköpingu próżny (Bergenske, Wisłoujście), duń. par. Liljan, 731 t. z Sztokholmu z częściowym ładunkiem cukru (Reinhold Russenhof), niem. żagl. z mot. Lisa 55 t., z Randersu z żelastwem (Ganswindt, basen Holmu), norw. par. Ara 557 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, kolej nadwiśl.), gdański par. Balticum 364 t. z Sztokholmu z rudą żelazną (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg (Westerpl.), niem. par. Artushof 866 t. z Londynu próżny (Reinhold kan. port.), norw. par. Eina z Belfastu próżny (Ganswindt), szw. par. Leila z Leningradu próżny (Bergenske i Sieg), szw. par. Friderika 973 t. z Oskarshamnu, próżny (Bergenske), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold.)

Na wyjściu.

11 maja: szw. par. Hedströmen 208 t. do Malmö z węglem Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Gerda do Gdyni z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Lisbeth 420 t. do Hamburga próżny (Prowe).

11. maja: niem. par. Erda 1671 t. do Genui z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Lisbeth 420 t. do Hamburga próżny (Prowe), szw. par. Ragnar, 430 t. do Haderslevn z węglem (Artus), łot. par. Baltmor 1712 t. do Wyborga próżny (Ellermann i Wilson), duń. par. Köbenhavn 886 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niemm. par. Veronika 343 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), grecki par. Psara 1855 t. do Genui z węglem (Artus), duń. par. Flindenborg 885 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), szw. mot Fringilla 226 t. do Sztokholmu z cukrem (Shipco), niem. par. Edmund Hugo Stinnes IV 1256 t. do Leningradu próżny (Artus), szw. par. Falken do Hudigsvallu z węglem (Artus.)

Na wejściu:

12. maja: szw. par. Iris 196 t. z Malmö z towarem (Reinhold), ang. par. Helmond 581 t. z Aarhus z towarem (Reinhold), niem. par. Johann Ahrens 538 t. z Briton Ferry z żelazem (Behnke i Sieg), szw. par. Ascania 404 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Brettland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), franc. par. Nicolas Jean 1182 t. z Rouen próżny (Morry), szw. par. Camelia 1109 t. próżny, duń. par. Borghild 431 t. z Nyköpingu próżny (Danz. Schiff. K.), szw. hol. Birger z licht. cyst. Schell X 296 t. z Limhamnu próżne (Thor Hals), szw. par. Gusten 354 t. z Wyborga próżny (Behnke i Sieg), gdański par. D. Siedler 226 t. z Eckernförde próżny (Reinhold), szw. żagl. Maria 56 t. z Malmö z pszenicą (Bergenske), polski par. Toruń 1122 t. z Gandawy z fosfatem (Warta).

12 maja: niem. par. Stadt Stolp 147 t. ze Słupska z owsem (Ganswindt), niem. par. Bille 344 t. z Królewca próżny (Voigt, Brnitenbachbr) polski żaglowiec Eugenja 16 t. z Rewy z trawą morską, belg. hol. Elsie IV z Gdyni próżny (Schichau), szw. żagl. z mot. Vega 45 ton z Motoli z pszenicą (Thor Hale), d un.draga Suomi z Schiewenhorst próżna (Reinhold, Stocznia Gdańska), niem. par. Lothar 345 t. z Lipawy z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa) duń. par. Skodsborg 864 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, b. port ces.), ang. par. Arcleside 949 t. z Drammen próżny (Danz. Schiff. K. kan. port.), niem. par. St. Gertrud 21 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), niem. żagl. z mot. Emanuel 53 t. z Barth ze żytem (Ganswindt), szw. mot. Gallus 225 t. z Norrköpingu próżny (Shipco), niem par Marianne 472 t. z Randersu próżny (Prowe).

Na wyjściu:

12 maja: austr. żagl. z mot. Herbert do Królewca z spirytusem (Bertram), szw. par. Ann Mari do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Othis 759 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Tanja 431 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Jade 268 t. do Aalborga z węglem (Bergenske), szw. par. Aina 712 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), szw. mot. cyst. Naitea 116 t. do Sztokholmu z naftą (Thor Hals.).

12 maja: szw. par. Stina 983 t. do Sundsvallu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Dynaes III. 273 t. do Norrtelje z węglem (Bergenske), norw. żagl. z mot. Arno 143 t. do Oslofjordu z węglem (Ganswindt), szw. par. Aira 280 t. do Westeras z węglem (Reinhold), gdański par. D. Siedler 256 t. do Kłajpedy próżny (Reinhold), fiński par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), szw. par. Gallis 1103 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem par. Siegmund 1084 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), holend. par. Zeester 187 t do Wilhelmhaven z dzewem (Voigt), nor. par Noreg. do Manschesteru z z drzewem (Bergenske), szw. par. Cecil 776 t. do Udevalli z węglem (Shipco).

Na wejścu:

13 maja: duń. par. Essie Maersk 1152 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell), niem. par. Vendia z Hamburga ze zbożem (Behnke i Sieg), duń. par. Aalborg 732 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamgurga ze zbożem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Anna 154 t. z Kopenhagi z żelastwem, niem. par. cyst. Marianne 182 t. z Abo próżny (Behnke i Sieg), gdański par Prosper 430 t. z Królewca z celulozą Behnke i Sieg) niem. par. Kressmann 248 t. z Wyborga próżny (Lenczat).

13 maja: polski żagl. Henryk 20 t. z Rewy do Bąsaku ze żwirem, polski hol. Ursus 140 t. z Gdyni próżny, gdański żagl. z mot. Apollo 273 t. z Kilonji próżny (Ganswindt, basen Holmu), niem. żagl. z mot. Erich Arnold 108 t. z Roztoku z owsem (Ganswindt, Russendorf), duń. żagl. z mot. Skibladner 40 t. z Aarhus z żelastwem (Bergenske, Westrpl.), szw. par. Carrie 739 t. z Göteborga próżny (Reinhold. Westerpl.), niem. par. Naval 310 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadwiśl.), szw. żagl. z mot. Borghild 59 t. z Roztoku ze żytem (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Kandawa 1170 t. z Gandawy próżny (Voigt, b. part. ces.), szw. żagl. Delos z Gdyni próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

13 maja: niem. par. Ilse L. M. Russ 942 t. do Leningradu próżny (Voigt), polski holownik Tyran do Malmö próżny (Wisła—Bałtyk), niem. hol. Minna Schupp z licht. Unterweser XIX 837t. do Walken z węglem (Bergenske), szw. hol. Birger z licht. cyst. Schell X 296 t. do Linhamnu z naftą (Thor Hals), niem. hol. Vegesack z licht. Hans Otto 595 t. i Peter 560 t. do Walken z węglem (Bergenske).

13 maja: gdański par. Etzel 593 t. do Newcastle z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Smoleńsk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Rosafred 351 t. do Yarmouth z drzewem (Bergenske), ang. par. Kovno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), gdański par. Echo 555 t. do Londynu z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Camelia 1109 t. do Nynäshamnu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Georg Zelck 798 t. do Southamptonu z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Stella 332 t. do Skuru z towarem i drzewem (Lenczat), duń. par. Borgild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.).

Na wejściu:

14 maja: duń. par. Hafnia 1159 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Viktor 469 t. z Hamburga ze zbożem (Behnke i Sieg), niem. mot. Fritjof 1017 t. z Kopenhagi ze samochodami (Hartwig), duń. par. Dania 1390 t. z Norressundby próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), polski hol. Rybak z licht. Stefek 392 t. i Edek 352 t. z Köpingu z rudą (Wisła-Bałtyk i Behnke i Sieg), narw. par. Bomma 461 t. z Oslo z towarem (Bergenske), gdański par. Oberpr. Delbrück 620 t. próżny (Reinhold), duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Ganswindt. szw. par. Elise 826 t. z Göteborga próżny.

Na wyjściu:

14 maja: szw. par. Leila 549 t. do Karlstadu z węglem (Behnke i Sieg), gdański par. Mottlau 430 do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Carrigan Head 2708 do Belfastu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Schleswig 478 t. do Skutskäru próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Finnland 246 t. do Dunganes z drzewem (Shaw, Lovell).



Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Jak kupować żaglówkę i motorówkę.

Rady praktyczne.

W praktyce częściej wypada kupować łódź, czy to do przeróbki czy do natychmiastowego użytku, aniżeli budować ją samemu. Jestto tak nietylko u nas, lecz wszędzie. Na 1 000 łodzi przypada kilkaset właścicieli lecz najwyżej kilkudziesięciu budujących. Do tego dodać należy, że jedna łódź w swej „karjerze życiowej" miewa zazwyczaj kilku właścicieli. Ażeby nietylko budować, lecz obrać należyty typ, odpowiadający potrzebom, trzeba mieć dużo doświadczenia. Nie znaczy to, że nie należy zaczynać od budowy własnej łodzi. Są sportsmeni-żeglarze, którzy się wyrobili właśnie na budowie łodzi i, poznawszy właściwości stworzonego objektu pływającego, stali się żeglarzami bardzo subtelnymi.

Ogólnie jednak biorąc lepiej jest gruntownie poznać żeglarstwo na nabytych łodziach i dopiero później budować lub dawać plany do budowy. Jestto naturalna droga, obserwowana powszechnie w żegludze „wielkiej", od której tak znowuż znacznie nie odbiega żegluga sportowa.

Anglicy mają trafne przysłowie, twierdząc, że głupi statki buduje, a mądry kupuje. Znaczy to przedewszystkiem, że statek nieznacznie zużyty, mocny, jakby nowy, może być nabyty o wiele taniej niżby wypadało z kosztów jego budowy. Statek starzeje się prędko, zwłaszcza drewniany i nawet jeśli jest znakomicie utrzymany już w 5-u latach po wykonaniu budowy jest ceniony znacznie niżej niż nowy. Prócz tego statek budowany może się nie udać, wystąpić mogą nieprzewidziane wady, a przy nabyciu statku już gotowego ma się zazwyczaj ogromny wybór:

trzeba tylko umieć kupować.

O ile przy budowie statku wie się co się buduje, (chociaż się zazwyczaj zbuduje co innego niż się myślało), to przy nabywaniu statku w dużej mierze się nie wie co się kupuje.

Umiejętność kupowania statków określonego typu jest sztuką, która może być zdobyta tylko praktyką, chociaż wymaga też odpowiedniego zasobu wiedzy. Kupujący yachty i żaglówki musi być przedewszystkiem żeglarzem, a dla oceny stanu kadłuba w braku doświadczenia co do danego materjału, może się zwrócić do opinji ludzi na tym materjale się znających, chociaż zazwyczaj wystarczy mu na to własna wiedza, nabyta przy obserwowaniu licznych łodzi drewnianych, starych i nowych.

W pierwszym więc rzędzie stawiać należy zawsze i wszędzie względy żeglarskie, a nawet wartość kadłubu oceniać należy z punktu widzenia żeglarskiego — czy wytrzyma on największy napór wiatru na maszt, czy posiada zapewnioną na dłuższy czas wodoszczelność itd. Często cały kadłub jest z nowego materjału, wręgi jednak są za słabe i wykazują w jednej linji pęknięcia. Taka łódź ma wartość małą i musi być przebudowana. W innych wypadkach pod masztem może być lokalne wygięcie, które również obniży ogromnie wartość nowego objektu. Zacząć więc należy w każdym razie od właściwości żeglarskich. Tu występują wady częstsze i gorsze niżeli nawet spróchniałe drzewo. Kapitan Slokum ożaglował świat na łodzi żaglowej przebudowanej ze starej, lecz bardzo udanej łodzi drewnianej leżącej na brzegu i nikomu nie potrzebnej. Alain Gerbault żegluje obecnie dokoła świata na yachcie „Firecrest", który liczy 30 lat wieku. Cóż jednak byłoby tym wytrawnym żeglarzom po yachtach nowych, lecz których prowadzenie wymagałoby ciągłego nadzwyczajnego wysiłku i narażałoby ich na sztuczne niebezpieczeństwa, wynikające z wadliwej konstrukcji statku. Yacht, jolka, żaglówka są przedewszystkiem przeznaczone do biegu pod żaglami przy wietrze rozmaitej siły. Tymczasem śmiało powiedzieć można, że 80 % yachtów żaglowych nie odpowiada minimalnym warunkom prawidłowego biegu pod żaglami.

W pierwszym więc rzędzie, kupując yacht lub łódź żaglową należy zbadać je na wodzie i wypróbować należycie pod żaglami. Nie znaczy to jednak, żeby można było kupować yacht lub łódź nie wyciągając z wody, w celu obejrzenia dna. Przy yachtach w szczególności należy sprawdzić stan, kształt i materjał kilu, oraz połączenie jego z kadłubem, gdyż w tym względzie jest najwięcej braków i najwięcej się można oszukać wierząc na słowo. Bywają wypadki, gdy sprzedający yacht na wodzie wmawia kupującemu, iż np. yacht posiada kil z ołowiu, gdy ma on tylko kil żelazny. Yacht z kilem żelaznym może być znakomity, jednak kil z ołowiu ma kilkakrotnie większą wartość z powodu wyższej ceny samego metalu. O wiele niebezpieczniejszem jest, gdy sprzedający zapewnia kupującego o pewnej wadze i grubości metalowego kilu, a nabywca łatwowierny przekonywuje się o przeciwnym wypadku dopiero, gdy się wywróci i się dowie (o ile kadłub nie zginie), że kil metalowy był o wiele szczuplejszy niż przypuszczał, że zamiast masywnej bryły ołowianej lub stalowej było tylko lekkie żelazne podbicie, a sam „kil" (drewniany), był obity blachą.

Naturalnie tego rodzaju wypadki możliwe są prawie wyłącznie z yachtami amatorskiemi nienależącemi do określonej klasy. Jednak i z temi możliwe są niespodzianki. Dosyć jest przypomnieć, że podczas wojny niemal na wszystkich yachtach niemieckich zdjęto kile ołowiane, zastępując je żelaznemi z któremi już pozostają one, zamiast właściwych.

Usprawiedliwienie nie wyciągnięcia yachtu z wody brakiem w pobliżu dźwigu lub płaszczyzny pochyłej nie jest dopuszczalne. Należy bezwzględnie wyciągnąć objekt z wody, lub położyć go kolejno na oba boki, w takich warunkach żeby dokładne oględziny dna lub kilu były możliwe. Łodzie poprostu winne być przewracane do góry dnem: wówczas można dostrzec wszelkie nawet najdrobniejsze wady.

Drzewo w części podwodnej zwykle jest mniej zniszczone niż nad wodą. Nie należy się jednak tem pocieszać, gdyż wymagania od podwodnej części są bardzo wysokie. Szczególnie twarde gatunki drzewa (dąb, mahoń), gdy są zniszczone, puszczają w szwach wodę: są to gatunki mało pęczniejące, lecz szczeliwo nie może dobrze spełniać swego zadania, gdy poszycie z twardego drzewa już jest zwietrzałe. Wobec tego stary lub źle utrzymany kadłub dębo-

wy trudniej jest utrzymać szczelnym aniżeli średnio zniszczony kadłub sosnowy, który uszczelnić jest łatwiej. Liczyć się nawet należy z tem, że pozornie nieźle wyglądający, lecz zniszczony kadłub dębowy więcej się nie da uszczelnić. Szczególnie dotyczy to poszycia w przytyk, t. zn. o gładkiej powierzchni, nie gontowego.

Przy oględzinach kadłuba zważać należy czy części drewniane nie mają pęknięć poprzecznych do linii włókien, coby wskazywało na zupełną nieużyteczność danej części. Bywają wypadki żeglowania na starych łodziach gdy pod ciśnieniem wichury na żagiel i maszt, oddającem się następnie jednej z burt, łódź literalnie łamie się na fali burtą zaciszną, na która łódź jest pochylona, wobec czego może ona natychmiast napełnić się wodą również w wypadku, gdy tylko górne deski poszycia zostały złamane. W ten sposób nawet na wewnętrznych wodach jazda pod żaglami na starych łodziach może kryć groźne niespodzianki w razie nadejścia silniejszego wiatru.

Łódź leżącą na brzegu można zbadać bocznym naciskiem na rufę w jej górnej części, gdy łódź spoczywa na kilu. Gdy łódź poddaje się mniej lub więcej naciskowi, to znaczy jakby odchyla się w bok od linji pionowej, niewiele co już jest warta i jest niebezpieczna w żeglowaniu przy silniejszym wietrze.

Podłużne, zgodne z włóknami pęknięcia drzewa nie mogą być dowodami starości lub zniszczenia materjału. Należy tylko badać szczeliny wewnętrzne czy są głębokie i czy nie dały przez długie niezakitowanie powodu do głębokiego gnicia. Szczególnie starannie winny być opatrywane wręgi.

Próba żeglarska.

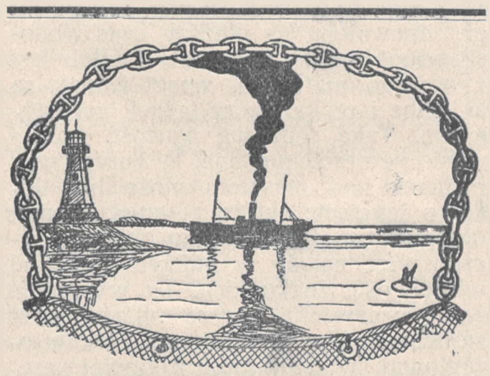
Niepodobna jest opisać szczegółowo próby żeglarskiej. Jeśli się chce mieć objekt odpowiedni, a jest wybór i możność ku temu, należy łódź wypróbować przy słabym i silnym wietrze. Przeważnie wady żeglarskie występują przy silnym wietrze. Najpospolitsza wada ukośnożaglowców wogóle jest trudny lub niemożliwy przy silnym wietrze zwrot przez wiąz. Najwięcej wolnemi od tej wady są yachty większe, dzięki dużej bezwładności ruchu (ciężki kil) i specjalnym kształtom. Najwięcej wadę tę posiadają żaglówki i większe żaglowce o płaskiem dnie, zwłaszcza mniej załadowane. Najtrudniejszym jest zwrot przez wiąz, gdy wiatr jest nieproporcjonalnie mały do fali. Takie warunki są przed brzegiem, na który pędzi wiatr i fala i w takich warunkach czy to na morzu, czy to na wodach wewnętrznych należy wypróbować żaglowiec na zwrotność przez wiąz. Umieszczenie balastu zwiększa zwrotność, zgromadzenie jego koło środka łodzi również zwiększa zwrotność. Są pół-yachty o kilu dopełnionym przez balast. Przy takiem dopełnianiu, ułatwiającem zwrot, należy uważać czy jednak żaglowiec nie jest przeładowany i czy normalnie w podróżach jego można będzie stosować tak znaczny balast.

Przeładowanie statku jest główną wadą yachtów i, o ile w nich istnieje, jest wadą stałą, niemożliwą do usunięcia, bo wada tkwi w za ostrych kształtach w połączeniu ze zbyt ciężkim kilem. Wada przeładowania występuje w całej swej krasie również dopiero na większej fali. Yacht taki żegluje nadzwyczaj „mokro", wbijając się dziobem w fale.

Nie trzeba jednak myśleć, że tylko wąskie i przeciążone yachty są „mokremi" statkami, nieznośnemi na większej przestrzeni wodnej. Również yachty kształtu fląder, z kadłubem szerokim i płaskim; a głębokim zgrubionym u dołu krótkim kilem są również bardzo „mokre" i do żeglugi na otwartej przestrzeni się nie nadają, mając szereg innych wad na fali.

J. Klejnot-Turski.

Porady przy nabyciu motorówki patrz „Almanach Żegl. Polskiego" 1927/28.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

4maja:
niem. par. Ernst 340 do Kalundborga.
5 maja:
duń.par. Hans Broge 1 253 do Kopenhagi,
szw. par. Sölve 260 t. do Moes,
pol. par. Kraków 1 122 do Sztokholmu,
niem. par. Kressmann 249 do Nyborga.
7 maja:
niem. par. Hansa 612 do Oxelösundu,
łot. par. Viesturs 339 do Odense.
8 maja:
szw. par. Nordost 629 do Varbergu,
szw. par. Bodia 1 076 do Trelleborga,
niem. par. Desia 266 do Kopenhagi.
10 maja:
szw. par. Barbara 522 do Kotki,
niem. p. Moskau 366 do Fredrikshavnu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 18 009 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

5 maja:
pol. licht. Bolek 369 i Alek 361 do Karlstadu.
6 maja:
pol. licht. Felek 382 i Franek 382 do Sztokholmu.
12 maja:
pol. licht. Bronek 373 i Bartek 373 do Sönderborga.

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 900 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

4 maja:
niem. par. Marianne 472 do Randersu,
niem. par. Alt Heidelberg 671 do Rouen,
szw. par. Carrie 739 do Göteborga,
szw. par. Askania 404 do Sztokholmu.
5 maja:
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
szw. par. Brevik 597 do Göteborga,
szw. par. Gusten 354 do Wyborgu,
duń. par. Souza 730 do Sztokholmu,
szw. par. Anna 714 do Sztokholmu,
szw. żagl. Hanna 173 do Karlshamnu,
gd. par. Oberpräs. Delbrück 620 do Odense,
duń. par. M. Goldschmidt 1253 do Rouen,
szw. par. Hanna 271 do Trelleborga.
6 maja:
norw. par. Jernland 750 do Oslo,
niem. par. St. Stolp 147 do Horsensu,
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi,
niem. ż. z mot. Greta 93 do Ystadu,
duń. par. Wwe Th. Malling 1 125 do Kopenhagi,
szw. par. Eriksborg 832 do Gefle,
łot. par. Florentine 1 031 do Rygi,
szw. par. Ribbersborg 723 do Karlshamnu,
norw. par. L. Margarete 310 do Korsör,
niem. par. Masuren 299 do Bergoe.
7 maja:
niem. par. Danzig 575 do Korsör,
niem. licht. Max Tress VI 200 do Hven,
niem. licht. M. Tress VII 219 do Hven,
niem. par. Ant. Peters 246 do Hernösandu,
niem. par. Sensal 309 do Frederiksundu,
szw. par. Siva 207 do Malmö,
duń. par. Vera 721 do Helsingborga,
duń. par. Dania 1 390 do Norresundby,
szw. par. Plato 451 do Karlsborga,
szw. par. Oceanic 1 032 do Kopenhagi,
szw. mot. Karina 276 do Helsingborga,
szw. par. Kastor 406 do Malmö,
szw. par. Karin 382 do Sundsvallu.
8 maja:
niem. par. Hildegard 770 do Ekenäs,
niem. p. W. C. Frohne 189 do Aabenraa.

szw. par. Inga 715 do Halmstadu.
szw. par. Bris 1 159 do Sztokholmu.
9 maja:
łot. par. Herman 519 do Kopenhagi.
szw. par. Macedonia 932 do Gefle.
szw. par. Start 692 do Sztokholmu.
niem. żagl. z mot. Heimat 93 do Kopenhagi.
fr. par. Oise 1 265 do Rouen.
szw. par. Oeresund 760 do Sztokholmu.
duń. par. Askö 783 do Kopenhagi.
szw. par. Juno 620 do Göteborga.
niem. par. Dora Ahrens 529 do Wazy.
11 maja:
szw. par. Hettströmen 208 do Malmö.
niem. par. Erda 1 671 do Genui.
szw. par. Ragnar 430 do Haderslevn.
duń. p. Kjöbenhavn 886 do Göteborga.
gr. par. Psara 1855 do Genui.
szw. par. Falken 706 do Hudiksvallu.
12 maja:
szw. par. Anna Marie 485 do Gefle.
szw. par. Otis 759 do Malmö.
norw. par. Stanja 1 105 do Sztokholmu.
niem. ż. z mot. Jade 107 do Aalborga.
szw. par. Aina 772 do Gefle.
szw. par. Stina 983 do Sundsvallu.
szw. żagl. z mot. Dynaes III 273 do Norrtelje.
norw. żagl. z. mot. Arno 143 do Oslofjordu.
szw. par. Aira 280 do Westeras.
szw. par. Gallia 1 103 do Göteborga.
szw par. Cecil 776 do Uddevalli.
Statki powyższe wywiozły łącznie 97 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

4 maja:
norw. par. Dwina 1 026 do Manchesteru:
5 maja:
niem. par. Käthe 643 do Hull.
niem. par. Gotenhof 847 do Londynu.
6 maja:
szw. par. Tarnoe 574 do Hull.
norw. mot. Kaupanger 81 do Kjöge.
fr. par. Seine 813 do Bordeaux.
gdański par. Ed. Bosselmann 291 do Gravelines.
szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu.
niem. par. Kurland 262 do Dowru.
7 maja:
niem. licht. Hamfelde 677 do Antwerpji.
niem. licht. Hohenfelde 710 do Antwerpji.
niem. par. Flosshilde 563 do Rotteradmu.
gd. par. F. G. Reinhold 706 do Grimsby.
dun. par. Bogö 728 do Tynedocku.
szw. par. Iris 532 do Waterfordu.
8 maja:
duń. żagl. Christiane 51 do Kopenhagi.
9 maja:
szw. par. Urania 696 do Hull.
niem. par. Stern 905 do Antwerpji.
duń. par. Axel 583 do Londynu.
szw. par. Atlantik 709 do Westhartlepoolu.
10 maja:
duń. żagl. z mot. Marta 199 do Carnarvonu.
szw. żagl. z mot. Linea 111 do Westerwiku.
duń. par. Taarnholm 826 do Liverpoolu.
duń. par. Nordhild 575 do Londynu.
norw. par. Havsborg 707 do Londynu.
duń. par. Flinderborg 885 do Londynu.
12 maja:
niem. par. Siegmund 1 084 do Gandawy.
hld. par. Zeester 187 do Wilhelmshaven.
norw. par. Noreg 866 do Manchesteru.
Statki powyższe wywiozły łącznie 71 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

5 maja:
duń. żagl. z mot. Minde 11 do Svensborga.
6 maja:
niem. żagl. z mot. Albatros 102 do Fanö.
Statki powyższe wywiozły łącznie 210 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

9 maja:
szw. mot. Alca 290 do Sztokholmu.
10 maja:
niem. par. Phyla 723 do Wazy.
11 maja:
szw. mot. Fringilla 226 do Sztokholmu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 2 400 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

5 maja:
szw. licht. cyst. Schell X 296 do Sztokholmu.
7 maja:
szw. mot. Naitea 116 do Sztokholmu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 780 ton nafty.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

4 maja:
niem. par. Dora Ahrens 529 z Londynu.
6 maja:
pol. licht. **Wojtek** 376 z Rotterdamu.
pol. licht. **Wacek** 384 z Rotterdamu.
7 maja:
szw. żagl. z mot. Windy 84 z Wisby.
szw. żagl. z mot. Elsa 67 z Göteborga.
duń. żagl. z mot. Fremad 55 z Kopenhagi.
8 maja:
szw. par. Silva 158 z Karlstadu.
9 maja:
szw. żagl. z mot. Venern 136 z Sztokholmu.
10 maja:
szw. par. Rurik 253 z Kłajpedy.
szw. żagl. Beatrix 149 z Sztokholmu.
szw. żagl. Waldemar 132 z Odense.
szw. par. Twa Broders 59 z Oslo.
szw. żagl. z mot. Ingeborg 63 z Göteborga.
niem. par. Schleswig 476 z Rotterdamu.
11 maja:
niem. żagl. z mot. Lisa 55 z Randersu.
gd. par. Baltikum 364 z Sztokholmu
12 maja:
niem. p. J. Ahrens 588 z Briton Ferry.
Statki powyższe przywiozły łącznie 9 000 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

6 maja:
hld. par. Boomberg 1 034 z Melilli.
7 maja:
niem. par. Ursula Fischer 1 589 z Melilli.
10 maja:
fr. par. Kolmar 1 244 z Melilli.
Statki powyższe przywiozły łącznie 8 900 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

6 maja:
norw. par. Lyderhorn 1 097 z Souzy.
9 maja:
polski par. **Poznań** 1 121 z Antwerpji.
12 maja:
polski par. **Toruń** 1 122 z Gandawy.
Statki powyższe przywiozły łącznie 7 700 ton fosfatów.

Nowiny żeglarskie.

Bałtyk, zatoka gdańska, port Gdynia. Podaje się do wiadomości, że na redzie w Gdyni na linji przyszłego falochronu zostały postawione kesony.

Celem zabezpieczenia okrętów oraz kesonów od wypadków zderzenia i uszkodzenia, zostały wystawione na końcach kesonów 2 czerwone światła stałe o widzialności od 1 mili morskiej.

(17/27 Biuro Hydrograficzne na Wybrzeżu).

Wodostany Wisły.

Kwiecień	6	7	8	9	10	11	12
Kraków	−180	−145	−118	−138	−160	−180	−190
Zawichost	169	173	180	191	189	182	173
Warszawa	193	202	205	204	207	210	211
Płock	173	172	176	178	177	177	178
Toruń	219	217	217	220	224	222	224
Fordon	217	226	225	227	230	229	231
Tczew	222	216	214	209	210	216	216
Ujście (Schiewenh.)	262	270	264	250	252	290	260

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie		Z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data		
5. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	14. 6.	Estonia	Baltic America Line
15. 5.	„ „	„ „	24. 5.	Lituania	„
15. 5.	„ Londynu	„ Londynu	18. 5.	Baltriger	Un. Baltic Corp.
20. 5.	„ Lipawy	„ „	20. 5.	Baltara	„
23. 5.	„ Londynu	„ „	25. 5.	Edmee	„
24. 5.	„ „	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 5.	Baltonia	„
27. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 5.	„	„
29. 5.	„ Londynu	„ „	1. 6.	Baltriger	„
31. 5.	„ „	„ Kłajpedy i Lipawy	31. 5.	Baltara	„
3. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	3. 6.	„	„
6. 6.	„ Londynu	„ „	8. 6.	Edmee	„
17. 5.	„ „	„ „	20. 5.	Kolpino	Ellerman i Wilson
17. 5.	„ Hull	„ „	20. 5.	Tasso	„
24. 5.	„ Londynu	„ „	27. 5.	Smolensk	„
24. 5.	„ Hull	„ Hull	27. 5.	Kovno	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.